



ANALISIS PEMUATAN *CONTAINER* DI

MV. STRAIT MAS

SKRIPSI

diajukan untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

AGUNG PRASETYO YUDHA INDRIANTO

NIT. 52155553 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

"ANALISA PEMUATAN *CONTAINER* DI MV. STRAIT MAS"

Disusun Oleh:

AGUNG PRATIYO YUDHA INDRIANTO

521555531 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diajukan di depan

Dewan Pengun Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 12 Mei 2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP.19560625 198203 1 002

DARUL PRAYOGO, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850618 201012 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Pemuatan *Container* di MV. Strait Mas” karya,

Nama : Agung Prasetyo Yudha Indrianto

NIT : 52155553 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal

Semarang, Januari 2020

Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,

Dr. Capt. M. SUWIYADI, M.Pd
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550419 198303 1 001

Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Capt. AKHMAD NDORUSST, M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19770410 201012 1 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Agung Prasetyo Yudha Indrianto

NIT : 52155553 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisis Pemuatan *Container* di MV. Strait Mas”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Januari 2020

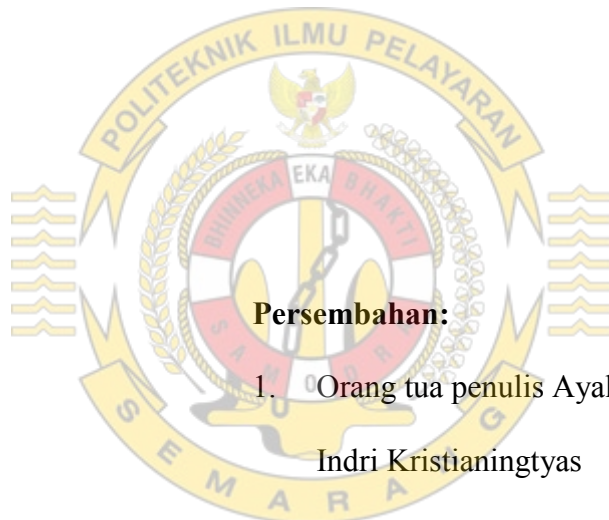
Yang menyatakan pernyataan,



AGUNG PRASETYO YUDHA I
NIT. 52155553 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Maka sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan.
(*QS. Al Insyirah 5*).
2. Semangat dan motivasi yang paling berpengaruh adalah dari diri sendiri



Persembahan:

1. Orang tua penulis Ayah Sukanto dan Ibu
Indri Kristianingtyas
2. Adik kandung penulis, Cahyarani Putri I
3. Capt. H. S. Sumardi S.H., M.M., M.Mar
selaku dosen pembimbing
4. Darul Prayogo M.Pd selaku pembimbing
5. Taruna Taruni Angkatan 52
6. Maulita Rosidah

PRAKATA

Alhamdulillah, Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Analisis Pemuatan *Container* di MV. Strait Mas**”.

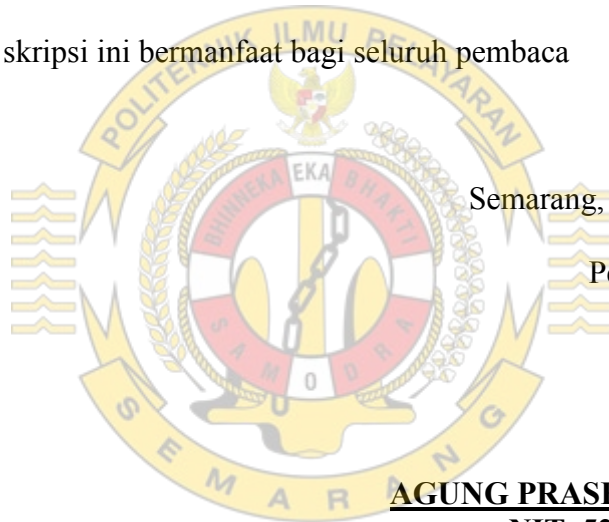
Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang.
3. Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M.,M.Mar, selaku dosen pembimbing materi skripsi sekaligus sebagai dosen penguji 2.
4. Darul Prasyogo M.Pd.selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta adik kandung saya yang selalu mendoakan.

7. Perusahaan PT. Tempuran Mas dan seluruh crew kapal MV. Strait Mas yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Penulis berharap agar skripsi ini bermanfaat bagi seluruh pembaca



Semarang, Januari 2020

Penulis

AGUNG PRASETYO YUDHA I
NIT. 52155553 N

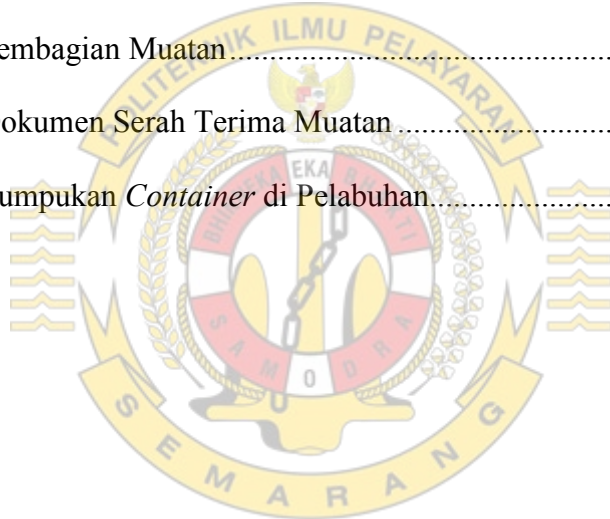
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	6
1.3 Tujuan penelitian.....	6
1.4 Manfaat penelitian.....	7
1.5 Sistematika penulisan.....	8
BAB II : LANDASAN TEORI.....	10
2.1 Tinjauan pustaka	10
2.2 Definisi operasional	23

2.3 Kerangka pikir.....	24
BAB III : METODE PENELITIAN.....	26
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	26
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	27
3.3 Sumber data penelitian.....	28
3.4 Teknik pengumpulan data.....	29
3.5 Teknik keabsahan data.....	30
3.6 Teknik analisa data.....	32
BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
4.1 Gambaran umum penelitian.....	30
4.2 Hasil penelitian.....	39
4.3 Pembahasan.....	50
BAB V : PENUTUP	59
5.1 Simpulan.....	59
5.2 Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA.....	64
LAMPIRAN.....	65
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	20
Gambar 4.1 MV. Strait Mas	31
Gambar 4.2 Pengambilan Muatan.....	41
Gambar 4.3 Kegiatan Pemuatan.....	42
Gambar 4.4 <i>Bay Plan</i>	44
Gambar 4.5 Daftar Berat Muatan.....	45
Gambar 4.6 Pembagian Muatan.....	50
Gambar 4.7 Dokumen Serah Terima Muatan	52
Gambar 4.8 Tumpukan <i>Container</i> di Pelabuhan.....	60



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Contoh Matrik Pemecahan Masalah USG	28
Tabel 4.1 Data Crew List MV. Pewee	34
Tabel 4.2 Tabel USG 1.....	36
Tabel 4.3 Tabel USG 2.....	38



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship particular</i>	
Lampiran 2 <i>Crewlist</i>	
Lampiran 8 Foto Pelaksanaan <i>Loading</i>	
Lampiran 9 Wawancara	
Lampiran 11 Bay Plan	
Lampiran 12 Foto Dokumen sSerah Terima Muatan	



ABSTRAKSI

Indrianto, Agung Prasetyo Yudha, 52155553 N, 2020, “*Analisis Pemuatan Container di MV. Strait Mas*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar, Pembimbing II: Darul Prayogo M.Pd.

Transportasi laut menjadi prioritas utama dalam pelaksanaan proses kegiatan ekspor dan impor. Dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang tidak terlepas dari kegiatan bongkar muat baik yang dilakukan di pelabuhan awal maupun yang dilakukan di pelabuhan tujuan. Kapal *Container*, kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan berupa *container* seperti muatan pada kapal MV. STRAIT MAS. Maka dari itu cara penanganan muatannya pun penting untuk diperhatikan

Container adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik melalui darat, laut maupun udara.

Metode penelitian ini adalah dengan pendekatan kualitatif dan desain penelitian deskriptif. Sumber data penelitian yang diambil adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan riset lapangan yang meliputi wawancara dan observasi, serta studi pustaka dan dokumentasi, sehingga didapatkan teknik keabsahan data triangulasi.

Hasil penelitian menunjukkan (1) Penataan dan pengaturan muatan meruakan hal yang penting, serta sistem pengamanan yang baik agar menyatu dengan badan kapal hal ini dilakukan untuk menjaga keselamatan awak kapal, barang atau muatan serta kapal itu sendiri. (2) Penanganan *Reefer container* harus dilakukan dengan cermat. Sebelum dimuat diatas kapal harus di cek secara detail kembali keseluruhan kondisi muatan terutama pada pengaturan suhu dan sirkulasi karena setiap jenis muatan berbeda setting temperature. Suhu muatan harus dipantau secara berkala, hal ini dilakukan agar muatan didalamnya tidak mengalami kerusakan dan sampai dipelabuhan tujuan dengan kondisi yang bagus

Dengan mengetahui hasil dari penelitian tersebut diharapkan agar penanganan muatan *container* akan berjalan lebih baik dan mencegah kerugian yang ditimbulkan baik dari perusahaan, *crew* kapal, ataupun pengirim.

Kata Kunci: Analisis, penanganan muatan, *reefer container*



ABSTRACT

Indrianto, Agung Prasetyo Yudha, 52155553 N, 2020, “*Analysis Container Loading in MV. Strait Mas*”, Minithesis of Technical Department, Diploma IV Program of Merchant Marine Polytechnic Semarang, Mentor I: Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M.,M.Mar, Mentor II: Darul Prayogo M.Pd.

Sea transportation is a top priority in the process of implementing export and import activities. In carrying out the activities of transportation of goods can not be separated from the loading and unloading activities carried out at the initial port and carried out at the port of destination. Container ships, ships specifically designed to carry containers such as cargo on the MV. STRAIT MAS. Therefore, how to handle loading it is also important to note

Containers are large boxes of various sizes and are made from various types of development for the purpose of transporting goods by land, sea or air.

The method of this research is to study qualitative and descriptive research designs. Sources of research data taken are primary and secondary data. The technique of collecting data through field research which includes interviews and observations, as well as literature studies and documentation, so that the data triangulation technique is obtained.

The results of the study show that (1) the arrangement and arrangement of the cargo is important, and a good security system so that it is integrated with the hull, this is done to protect the safety of the ship, goods or loading the ship itself. (2) The handling of Reefer containers must be done carefully. Back to the top more information Temperature settings. The temperature of the load must be monitored regularly, this is done so that the load inside does not contain damage and until the destination port is in good condition

By knowing the results of this study it is hoped that the handling of container loads will run better and avoid losses caused by both the company, the crew, and shipping.

Keywords : Analysis, cargo handling, reefer container

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang dan jasa, telah banyak terjadi perkembangan, khususnya dalam sistem pengangkutan muatan, yaitu dengan menggunakan peti kemas (*container*). Hal ini menunjukkan bahwa pesatnya kemajuan sistem pengangkutan muatan. Kemajuan sistem pengangkutan muatan menggunakan peti kemas ini tidak lain bertujuan untuk mengangkut muatan secara aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal hingga pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin.

Pada pelaksanaan proses pengangkutan barang tidak terlepas dari kegiatan bongkar muat baik yang dilakukan di pelabuhan awal maupun yang dilakukan di pelabuhan tujuan dikarenakan kegiatan tersebut dibutuhkan biaya yang tidak sedikit. Pada prosesnya juga tidak sedikit pula kendala-kendala yang dihadapi dalam melakukan proses pengangkutan tersebut. Kegiatan bongkar muat merupakan salah satu kegiatan operasional yang vital di pelabuhan karena secara langsung berhubungan dengan kepentingan perekonomian, dikarenakan hal tersebut kelancaran arus barang merupakan hal yang sangat penting di perhatikan, dikarenakan dapat berpengaruh terhadap ketepatan waktu pengiriman barang. Dengan melihat kondisi yang demikian maka sangat perlu dilakukan perencanaan-perencanaan yang matang bagi barang yang akan diangkut, dibongkar maupun dimuat agar hasil yang diperoleh dapat maksimal

serta menguntungkan bagi kedua belah pihak baik bagi pengguna jasa maupun si pemberi jasa itu sendiri.

Pengangkutan barang dengan menggunakan peti kemas di Amerika Serikat dimulai sekitar tahun 1950 oleh Firma *Mc Lean Trucking Company*, milik seorang pengusaha bernama *Malcolm Mc Lean*. Untuk perluasan pelayaran melalui laut maka pada 1957, *Mc Lean* membeli Perusahaan Pelayaran *Pan Atlantic Steamship Company*, kemudian merubah susunan ruang muatan kapalnya menjadi sistem peti kemas dan selanjutnya perusahaan tersebut merupakan cikal bakal *Sea Lan Service Inc.*

Penerapan sistem pengangkutan dengan peti kemas di Indonesia dimulai sejak tahun 1970-an dimana penanganannya masih secara konvensional, dan sejak saat itulah dimulai pembangunan pelabuhan peti kemas di Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama di Indonesia saat itu dilengkapi dengan gantry crane dan truk – truk khusus pengangkut peti kemas.

Dengan hadirnya sistem pengangkutan dengan menggunakan peti kemas (container) maka banyak bermunculan kapal – kapal yang khusus digunakan untuk mengantarkan muatan peti kemas dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar yang dituju sebagai sarana transportasi barang. Dalam upaya meningkatkan arus barang didunia internasional, sistem peti kemas ini mampu mengemas muatan dengan aman dan pemindahan serta ruang geraknya lebih cepat, maka dapat kita dapati bahwa dengan menggunakan sistem peti kemas maka keuntungan – keuntungan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1.1 Waktu yang digunakan untuk bongkar muat dilaksanakan dengan cepat.
- 1.2 Memudahkan pengawasan dari pihak pemilik muatan, karena pemuatan dapat dilaksanakan pada gudangnya sendiri.
- 1.3 Mengurangi resiko – resiko kerusakan dan pencurian.
- 1.4 Dapat diadakan pemisahan terhadap barang yang mempunyai sifat saling merusak satu sama lain.

Dilihat dari beberapa keuntungan diatas, maka sistem ini dapat mendongkrak turun biaya pengangkutan barang – barang yang diangkut dan mampu bersaing didunia transpotasi laut khususnya dalam hal pengangkutan barang. Dengan demikian tuntutan masyarakat akan pelayanan jasa angkutan laut untuk pendistribusian barang – barang agar sampai ditangan mereka dapat terpenuhi.

Sistem pengangkutan barang dengan peti kemas juga diperlukan suatu sistem pengamanan ketika muatan sudah di atas kapal, yaitu salah satunya *lashing* yang harus dilakukan pada setiap muatan. *Lashing* ini sedikit berbeda dengan yang ada di kapal-kapal konvensional. Perlu diketahui juga bahwa sebuah kapal di laut bebas dalam pelayarannya dapat bergerak bebas kesegala arah jurusan yang berbeda, hal ini karena adanya gaya-gaya yang mempengaruhi yaitu antara lain (*rolling, pitching, yawing, swaying, heaving, surging*). *Rolling* adalah: gerakan kapal yang mengoleng, *pitching* adalah: gerakan kapal yang mengangguk, *yawing* adalah: gerakan kapal yang bergerak kekanan dan kekiri, *swaying* adalah: gerakan kapal yang merewang, *heaving*

adalah: gerakan kapal yang bergerak naik turun, *surging* adalah: gerakan kapal yang bergerak kedepan dan kebelakang (gambar 1.1). Dengan adanya gaya-gaya tersebut peti kemas sebagai muatan juga ikut terpengaruh. Karena itu penataan muatan selama proses pemuatan di pelabuhan dan pemasangan peralatan lashing sangat diperlukan, untuk menjamin keselamatan kapal, awak kapal, dan terutama muatan peti kemas itu sendiri selama dalam pelayaran hingga sampai di pelabuhan tujuan.

Pengaturan dan pengamanan peti kemas yang baik dan memenuhi aturan pemuatan secara langsung menjamin keselamatan muatan itu sendiri, akan tetapi pada kenyataannya semua hal yang berkaitan dengan pemuatan, pengaturan, dan sistem pengamanan peti kemas di atas kapal terkadang tidak sesuai aturan dan kemampuan kapal.

Dalam proses penanganan muatan, ada jenis *container* yang harus diperhatikan selama proses pemuatan, yaitu *reefer container*. Kontainer berpendingin (*reefer container*) merupakan kontainer pelayaran yang digunakan pada intermodal angkutan barang yang didinginkan untuk menunjang kegiatan transportasi pada muatan barang tertentu yang sensitif terhadap perubahan suhu lingkungan. Kandungan bahan pendingin yang tidak ramah lingkungan menjadi masalah tersendiri dari penggunaan *reefer container* konvensional. Selain itu kebutuhan daya yang cukup besar juga mengurangi nilai ekonomis dari penggunaan *reefer container* ini. Hal ini disebabkan ketika kontainer diangkut masuk ke dalam ruang muat kapal dan

kapal sedang berlayar, maka kontainer tersebut harus di *charging / reefer plugging* agar dapat mempertahankan suhu muatan di dalam container.

Kontainer berpendingin tersebut dirancang khusus dengan bantuan teknologi mesin pendingin di dalamnya. Teknologi sistem pendingin pada umumnya ditujukan untuk mendinginkan suatu lingkungan sampai suhu yang cukup pada segala kondisi cuaca (Ahuja, 2016). Meningkatnya permintaan jasa pengangkutan *reefer container* dari tahun ke tahun membuktikan transportasi laut menjadi sarana yang baik untuk mengantarkan muatan dingin dan beku dari suatu tempat ke tempat lain yang harus melewati perairan seperti lintas sungai, antar pulau dan antar negara. Muatan yang biasa dibawa adalah hasil sumber daya alam, aneka hasil peternakan, aneka pertanian, bahan olahan atau hasil produksi pabrik yang bersifat mudah rusak akibat suhu yang tidak sesuai. Keberadaan *reefer container* dapat membantu konsumen dari seluruh penjuru dunia untuk menikmati produk segar yang berasal dari bagian dunia lain. Penanganan khusus untuk menghindari kerusakan muatan adalah proses yang menjadi perbedaan *reefer container* dengan muatan peti kemas lainnya dan menjadikannya kontainer dengan biaya jasa pengiriman yang berharga mahal di antara muatan peti kemas lainnya. Maka dari itu, *reefer container* harus diberi perhatian khusus dan dicek pada waktu berkala agar muatan yang berada didalam *reefer container* tidak rusak selama pelayaran ke pelabuhan tujuan.

Berdasarkan masalah yang terjadi, maka penulis melihat beberapa masalah yang dihadapi oleh *crew* kapal sehingga penulis tertarik untuk

melaksanakan penelitian dan menguraikannya menjadi sebuah skripsi ,maka dalam penyusunan skripsi penulis memperoleh judul

“ANALISA PEMUATAN *CONTAINER* DI MV. STRAIT MAS”

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapatlah diambil beberapa perumusan masalah yang kiranya menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, yang akan dibahas pada pembahasan bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini.

Adapun masalah yang penulis angkat adalah :

- 1.1.1 Bagaimana cara penanganan muatan peti kemas di kapal MV. Strait Mas ?
- 1.2.2. Bagaimana cara penanganan muatan *reefer container* di MV. Strait Mas?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah:

- 1.3.1 Untuk mengetahui cara penanganan muatan di MV. Strait Mas
- 1.3.2 Untuk mengetahui cara penanganan muatan *reefer* di MV. Strait Mas

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil skripsi ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi masukan kepada pembaca dan teman-teman seprofesi dalam kaitannya sebagai penunjang pengetahuan tentang pemuatan *Container*. terselesaikannya masalah-masalah pada pemuatan *Container* dapat dijadikan acuan penyelesaian masalah yang terjadi.

Adapun tujuan dan manfaat penulisan skripsi penelitian ini adalah:

1.4.1. Secara Praktis

1.4.1.1 Kita dapat mengetahui bagaimana cara penanganan muatan pemuatan *container*

1.4.1.2 Cara penanganan muatan *reefer container* agar dapat mengetahui bagaimana cara penanganan muatan tersebut

1.4.2. Secara teoritis

1.4.2.1 Para pembaca dengan mudah dapat memahami hal-hal yang terkait pada proses pemuatan *container*

1.4.2.2 Sebagai bahan penelitian lebih lanjut

1.5 Pembatasan Masalah

Dari perumusan masalah diatas, dapat dilihat begitu luasnya permasalahan yang ada, serta keterbatasan ilmu pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis membatasi permasalahan yang dibahas untuk menghindari perluasan pembahasan masalah, maka dalam pembahasan skripsi ini penulis hanya akan membahas tentang pelaksanaan pemuatan *container* di MV. STRAIT MAS.

Batasan masalah ini dilakukan untuk memberikan arahan penulis agar tidak menyimpang dari masalah pokok yang diangkat, serta ketidak efektifan pembuatan skripsi ini.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan, serta untuk memudahkan dalam pemahaman, penulisan skripsi disusun dengan sistematika terdiri dari lima bab

secara berkesinambungan yang pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisah. Sistematika tersebut disusun sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan pembatasan masalah.

BAB II LANDASAN TEORI

Merupakan landasan teori yang menjadi dasar pengertian umum tentang mengenai pengertian wire hoisting, kerangka pikir penelitian, keuntungan dan kerugian menggunakan wire hoisting.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode pengumpulan data, Tempat/lokasi penelitian, analisa data, penarikan kesimpulan dan cara literatur.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang pembahasan dari temuan peneliti, hasil pengolahan data-data yang ada, kemudian analisa akan menghasilkan data-data yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan serta merupakan rangkuman dari hasil pemaparan skripsi ini dengan tujuan sebagai penelitian lebih lanjut.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam pembuatan Skripsi ini penulis menggunakan buku-buku untuk mengambil dan memilih teori-teori sebagai sarana penunjang untuk memudahkan dalam memahami skripsi ini.

Menurut KBBI, analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Yang dapat diartikan Analisis adalah suatu proses pencarian jalan keluar (pemecahan masalah) untuk menyelidiki suatu masalah sehingga didapat permasalahan tersebut untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Penanganan adalah suatu keadaan atau kondisi dimana pada suatu masalah memerlukan solusi untuk pemecahaannya. Agar masalah tersebut terpecahkan dan dapat menuju titik dimana kesimpulan tersebut muncul.

2.1.1 Jenis-jenis Kapal *Container*

Menurut Tumbel (1991: 65), kapal pengangkut peti kemas adalah sebuah kapal yang dirancang khusus untuk dapat mengangkut peti kemas. Biasanya pada kapal-kapal ini akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan peti kemas (container base cone) sering disebut sepatu peti kemas. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat menahan peti kemas yang diangkutnya. Oleh karena itu kapal pengangkut peti kemas dapat dibedakan sebagai berikut:

2.1.1.1 Kapal Semi Container

Kapal semi container adalah kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut peti kemas bersama-sama dengan muatan yang tidak dimuat dalam peti kemas (break bulk), dengan kata lain muatan yang dibungkus secara konvensional. Pada bagian bagian-bagian palka atau ruang muat dari kapal ini terdapat lubang-lubang untuk pemasangan base cone bila akan dimuati peti kemas yang juga terdapat di atas geladaknya. Kapal-kapal jenis ini biasanya tidak dipasang cell guide, karena bila dipasang akan menghalangi muatan break bulk serta ruangan untuk break bulk cargonya akan berkurang.

2.1.2.2 Kapal Full Container

Kapal jenis ini digunakan hanya untuk mengangkut peti kemas. Pada ruangan-ruangan muat sudah dipasang cell guide sehingga peti kemas yang akan dimuat kedalam ruang muat dapat dengan mudah diarahkan melalui cell guide. Di atas geladak kapal biasanya juga dipasang cell guide. Selain berfungsi untuk mengarahkan peti kemas pada tempat kedudukannya di dalam palka (in hold) dan di atas palka (on deck), cell guide juga berfungsi sebagai penahan peti kemas terhadap gaya-gaya kapal yang timbul pada saat kapal berlayar di laut bebas.

2.1.2 Jenis–Jenis *container*

Menurut Tumbel (1991: 4), Peti Kemas (Container) adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang–barang baik melalui darat, laut maupun udara. Hal–hal yang bertalian dengan ukuran–ukuran, definisi–definisi, jenis–jenis dan lain sebagainya ditetapkan oleh ISO (International Standard Organisation), karena pada mulanya peti kemas dibangun dari berbagai macam ukuran yang tidak seragam.

Dalam buku *Cargo Container*, menurut Tabak (1970: 5) peti kemas sebagai alat transportasi mempunyai ciri sebagai berikut:

- a. Bersifat tetap dan cukup kuat digunakan berulang kali.
- b. Dirancang khusus untuk pengangkutan barang dengan berbagai tipe sarana angkut, tanpa adanya penanganan terhadap muatan saat perpindahan tersebut.
- c. Dilengkapi dengan peralatan yang sesuai untuk digunakan , terutama bila terjadi perpindahan sarana pengangkutan dari model yang satu ke model yang lain.
- d. Dirancang sedemikian rupa agar mudah saat pengisian dan pengosongannya.
- e. Mempunyai ruangan dalam sebesar 1 meter kubik (35,8 kaki kubik) atau lebih.

Menurut Tumbel (1991: 6) berdasarkan maksud penggunaanya, jenis peti kemas dapat dibedakan menjadi sebagai berikut:

2.1.2.1 General Cargo Container

Peti kemas jenis ini berfungsi untuk mengangkut berbagai jenis muatan kering atau general cargo yang tidak memerlukan pemeliharaan khusus. Peti kemas semacam ini sangat sesuai untuk memuat barang yang dikemas dalam karton, pada lantai dan dinding

2.1.2.1.1 Peti kemas 20 kaki (twenty footer container) yang

mempunyai dimensi ukuran:

Panjang (20') : 6 m

Lebar (08') : 2.4 m

Tinggi : 2.4 m

Daya angkut maksimum : 18 tonnes

Berat kosong peti kemas : 2 – 2.5 tonnes

2.1.2.1.2 Peti kemas 40 kaki (forty footer container) yang

mempunyai dimensi ukuran:

Panjang (40') : 12 m

Lebar (08') : 2.4 m

Tinggi : 2.4 m

Daya angkut maksimum : 30.4 tonnes

Berat kosong peti kemas : 3.5 tonnes

2.1.2.1.3 Thermal Container

Atau disebut juga peti kemas yang mempunyai sistem pengatur udara. Peti kemas ini berfungsi untuk

mengangkut muatan beku dengan suhu yang dapat dikontrol, biasanya berisi muatan yang ongkos angkutnya tinggi. Mempunyai konstruksi tertutup dengan dinding, lantai, atap, dan pintu yang semuanya dilapisi dengan insulasi untuk mengurangi terjadinya perubahan suhu antara bagian dalam dan bagian luar. Untuk pengatur suhu dipasang alat pengatur suhu, dimana sumber listriknya diambil dari kapal. Tetapi dengan adanya sistem insulasi dan dilengkapi dengan alat pendingin serta generator pembangkit listrik membuat berat peti kemas menjadi banyak sehingga muatan yang dapat dimuat relative terbatas.

2.1.2.1.4 Dry Bulk Container

Peti kemas ini cocok untuk mengangkut muatan kering yang dicurah dan mudah bergeser seperti beras, gandum, biji-bijian dll. Untuk pengisian muatan biasanya menggunakan lubang-lubang dibagian atas sebagaimana pintu palka. Peti kemas jenis ini mempunyai pintu biasa dan pintu kecil yang berfungsi untuk membongkar muatan dengan cara menaikkan salah satu ujung peti kemas. Juga untuk mempercepat proses bongkar, dilengkapi dengan alat penggetar agar muatan lebih mudah untuk meluncur ke bawah.

2.1.2.1.5 Tank Container

Bangunannya berupa sebuah tangki yang dipasang dalam kerangka peti kemas dan sesuai dengan dimensi yang telah ditetapkan oleh ISO. Berfungsi untuk mengangkut muatan yang berbentuk cair.

2.1.2.1.6 Open Top Container

Peti kemas ini bagian atasnya terbuka dan mempunyai pintu pada salah satu ujung, peti kemas jenis ini cocok untuk memuat barang-barang yang ukurannya relative besar dan tingginya melebihi sehingga bila tak memungkinkan dimuat dari pintu depan maka dapat dimuat dari atas.

2.1.2.1.7 Open Side Container

Peti kemas jenis ini mempunyai dinding pada salah satu sisi atau kedua-duanya bisa dibuka dan ditutup. Pemuatan bisa dilakukan dari salah satu sisi ataupun kedua belah sisi peti kemas, serta juga biasa dimuati dari pintu. Dengan adanya langit-langit yang bersifat tetap menyebabkan peti kemas ini tahan terhadap panas dan hujan.

2.1.2.1.8 Platform Container

Container jenis ini hanyalah terbentuk dari bagian lantai peti kemas dengan corner casting atau lubang

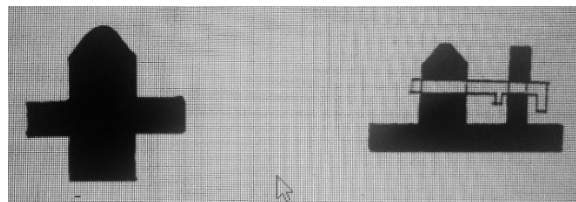
pengangkatnya terletak pada keempat sudutnya, tetapi tanpa mempunyai tiang sudut (corner post). Peti kemas jenis ini tidak bisa dihibob dengan spreader biasa, tetapi saat menghibob menggunakan lift lock sling ataupun spreader biasa yang disambung dengan sling rantai yang dipasang pada keempat sudutnya.

2.1.3 Alat Lashing *container*

Setelah *container* dimuat di dalam palka maupun di atas palka kapal, sebaiknya segera dilashing agar susunan *container* tidak runtuh dan menjadi satu kesatuan dengan badan kapal. Menurut Tumbel (1991: 75) alat-alat lashing yang biasa dijumpai di atas kapal antara lain:

2.1.3.1 Single Bridge Base Cone

Alat ini biasanya digunakan pada bagian dasar susunan peti kemas. Untuk penempatan di dalam dasar palka yang bagian bawahnya dimasukkan kedalam lubang penahan base cone, sedangkan untuk penempatan di atas geladak biasanya digunakan jenis yang bagian bawahnya datar di mana nantinya dimasukkan ke penahan yang terdapat di atas tutup palka



. Gambar 2.1. Single Bridge Base Cone.

2.1.3.2 Double Bridge Base Cone

Alat ini biasanya dipasang pada bagian dasar dari deretan peti kemas ditengah–tengah dimana alat ini mengikat dua buah peti kemas sekaligus.

2.1.3.3 Double Stacking Single Bridge Cone

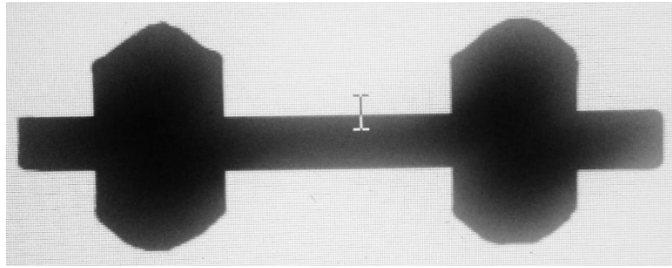
Alat ini berbentuk kerucut dengan pengikat/penahan peti kemas terdapat di bagian atas dan bawah. Biasanya dipakai untuk penyusunan peti kemas ditingkat kedua di sisi paling luar, baik di muka atau belakang.



Gambar 2.2. Double Stacking Single Bridge Cone.

2.1.3.4 Double Stacking Double Bridge Cone

Alat ini terdiri dari 4 buah kerucut dimana 2 buah terpasang menghadap ke atas dan 2 buah lainnya menghadap ke bawah. Biasanya dipasang pada tingkat kedua susunan peti kemas di bagian tengah dimana akan mengikat 2 buah peti kemas yang saling berdampingan, baik peti kemas di bawah untuk cone yang menghadap ke bawah dan peti kemas di atas untuk cone yang menghadap ke atas. Dengan demikian alat ini dapat mengikat 4 buah peti kemas sekaligus.



Gambar 3. Double Stacking Double Bridge Cone.

2.1.3.5 Deck Pin atau Deck Locking Pin

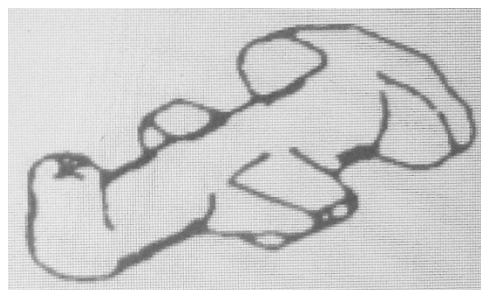
Kegunaan alat ini untuk menahan bagian dasar peti kemas setelah dimasukkan ke dalam base cone.



Gambar 4. Deck Pin atau Deck Locking Pin

2.1.3.6 Pigeon Hook

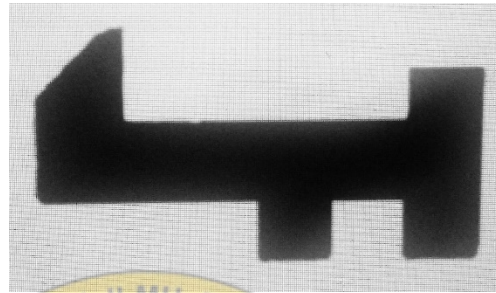
Alat ini berfungsi sebagai tempat untuk mengaitkan lashing bar.



Gambar 5. Pigeon Hook

2.1.3.7 Corner Casting Pin

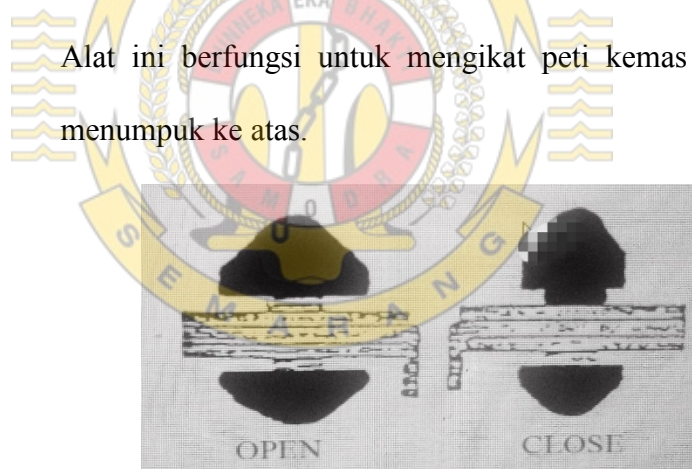
Cara penggunaan alat ini dengan cara memasukkan salah satu ujung kelubang sisi dari corner casting peti kemas dan ujung lainnya yang berada di bagian luar digunakan sebagai tempat untuk mengaitkan lashing bar



Gambar 6. Corner Casting Pin.

2.1.3.8 Twist Lock

Alat ini berfungsi untuk mengikat peti kemas yang disusun menumpuk ke atas.

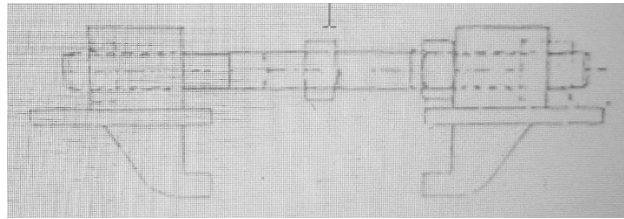


Gambar 7. Twist Lock.

2.1.3.9 Screw Bridge Fitting

Alat ini dipasang di bagian paling atas dari peti kemas yang dapat mengikat 2 buah peti kemas sekaligus, dengan cara memutar pengencangnya yang berada di bagian tengah, bila

pengencangnya diputar maka kedua ujung alat ini akan saling merapat



Gambar 8. Screw Bridge Fitting.

2.1.3.10 Turn Buckle

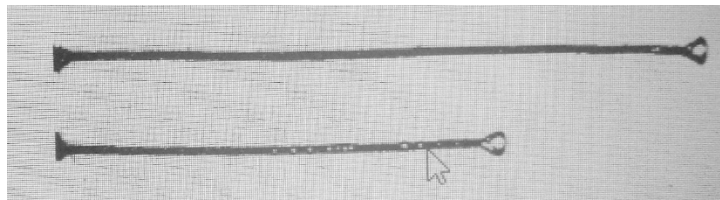
Alat ini dipasang di geladak di tempat lashingan yang berada di deck. Bentuknya berupa dua batang berulir dimana ujung bagian bawah mempunyai ikatan berbentuk segel yang dikaitkan ditutup palka dan ujung yang lainnya dipasangkan pada ujung dari lashing bar. Bila bagian tengah diputar maka kedua batang akan mengencang atau mengendur.



Gambar 9. Turn Buckle.

2.1.3.11 Lashing Bar

Alat ini berupa batang besi yang mempunyai ukuran panjang bermacam-macam, tergantung pada susunan beberapa susunan peti kemas yang akan dilashing.



Gambar 10. Lashing Bar.

2.1.3.11 Extention Hook

Alat ini digunakan untuk menyambung lashing bar yang tidak mencukupi untuk melashing peti kemas high cube. Extention hook berbentuk seperti di salah satu ujung dan ujung lainnya terdapat mata, alat ini akan dikaitkan kemata bagian bawah dari lashing bar sedangkan ujung lain dikaitkan dengan turn buckle.

2.1.3.12 Lashing Point

Lashing Point terletak pada tempat dimana corner casting bertumpu dimana selalu ada lubang untuk mengaitkan turn buckle.

2.1.3.13 Bay Plan Container

Container Bay Plan adalah rencana muatan yang dibuat atau direncanakan sebelum pemuatan, atau menurut dari sumber buku dari (Tim PIP Semarang: 163) Container Bay plan adalah bagan pemuatan peti kemas secara membujur, melintang dan tegak. Membujur ditandai dengan nomor BAY mulai dari depan ke belakang, dengan catatan nomor ganjil untuk peti kemas ukuran 20 kaki dan nomor genap untuk peti kemas ukuran 40 kaki. Tier di hitung dari atas ke bawah. Melintang ditandai

dengan nomor ROW dimulai dari tengah dan dilihat dari belakang.

2.1.3.13.1 Ke kanan ROW 01, 03, 05, 07, 09, dst.

2.1.3.13.2 Ke kiri ROW 02, 04, 08, dst.

Menurut (Tim PIP Semarang: 143) Bay Plan biasanya berbentuk buku dengan lembaran-lembaran untuk masing-masing Bay. Dengan banyaknya jenis peti kemas yang dimuat, didalam Container Bay Plan diberi tanda-tanda jumlah dan posisinya sesuai Bay, Row, atau Tier. Apabila pemuatan dan pembongkaran dilakukan di beberapa pelabuhan yang berlainan, maka untuk membedakan antara peti kemas yang dibongkar atau dimuat di tiap-tiap pelabuhan diberi warna yang berbeda dan juga tanda yang jelas agar regu jaga mengerti bagian mana yang dibongkar dan bagian mana yang boleh dimuat.

2.1.4 Penanganan muatan *reefer container*

Menurut Dhananjay Swadi (2009;61), *reefer container* memerlukan penanganan khusus agar muatan didalamnya tidak rusak. Sebelum dimuat, harus diperiksa kekeseluruhannya. Pemilik kapal biasanya tidak bertanggung jawab atas klaim kerusakan yang didaftarkan sebelum pemuatan, Setelah muatan dimuat di atas kapal maka perawatan yang benar harus dilakukan dalam proses penyimpanan. Shortcycling adalah ketika sebagian kargo tidak menerima udara segar karena disimpan terlalu

berdekatan. Karena aliran udara memilih jalur yang paling sedikit resistannya, ia melewati dan bukannya melalui kargo. Muatan beku biasanya tidak memerlukan ventilasi dan ini harus diperiksa. Persyaratan suhu carriage harus diperhatikan dengan cermat dan, khususnya, unit harus diperiksa secara berkala

2.1.5 Pengamanan muatan *container*

Menurut Dhananjay Swadi (2009;50), Dalam twistlock otomatis, mekanisme pegas didalamnya, otomatis mengunci twistlock di tempatnya. *Container* lain di tingkat yang sama dilengkapi kunci pengunci tengah yang mengunci mereka ke wadah tepat di bawah. Kontainer kemudian disatukan di atas tutup palka, menggunakan stik lashing silang yang dikencangkan oleh turnbuckle. Untuk melengkapi proses pemuatan, *bridefittings* dapat dipasang di baris atas. Ini melekat pada wadah yang berdampingan dan memadatkan muatan. Namun, pada kapal modern, alat *bridefittings* menjadi langka karena ketinggian muatan meningkat sehingga berbahaya untuk secara manual memasang *bridefittings* di tingkat atas

2.2 Definisi Operasional

Berikut ini adalah daftar dari istilah-istilah yang penulis gunakan dalam skripsi ini beserta artinya, sehingga memudahkan para pembaca dalam memahami Skripsi

- 2.2.1. Kapal adalah merupakan semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air dan pesawat-pesawat terbang laut yang dipakai atau dapat dipakai sebagai alat pengangkutan di atas air.
- 2.2.2. Kapal Kontainer adalah kapal yang mengangkut peti kemas dengan jumlah tertentu dari suatu tempat ke tempat lainnya
- 2.2.3. Kontainer adalah suatu peti kemas berbentuk box dan berbagai jenis variasinya yang berisi barang-barang tertentu
- 2.2.4. Penanganan muatan adalah proses penanganan muatan agar selamat sampai ketempat tujuan
- 2.2.5. *Crew* adalah suatu kesatuan orang yang bekerja di atas kapal
- 2.2.6. *SWL (Safety Working Load)* adalah kemampuan sebuah alat untuk mengangkat beban seberat (ton) dengan aman
- 2.2.7. *Spare part* adalah barang-barang yang di gunakan untuk mengganti bagian-bagian /peralatan kapal yang rusak
- 2.2.8. *Pontoon* adalah jenis penutup palka berbentuk persegi panjang yang terbuat dari plat tebal
- 2.2.9. *Lashing* Adalah Pengikatan muatan dengan tujuan agar muatan tidak mengami pergeseran.
- 2.2.10. *Sling* (jerat), tali yng dipergunakan untuk mengangkat atau menghibob barang
- 2.2.11. *Capacity plan* adalah bagian kapal yang berisi data-data tentang kapasitas ruang muat, daya angkut, ukuran palka dan tangki, *deadweight scale, free board*, letak titik berat palka atau tangki..

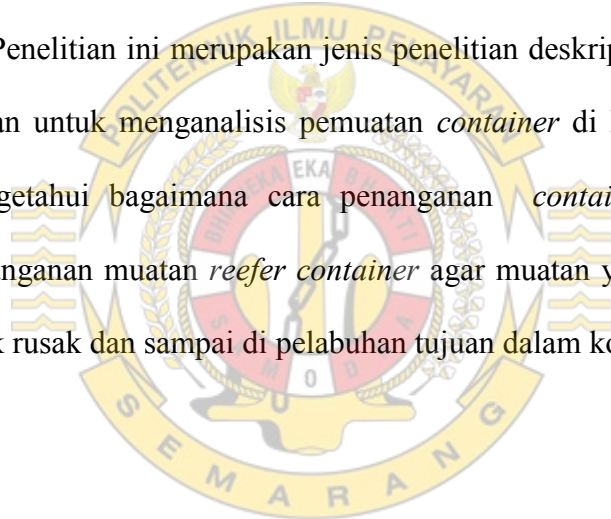
2.2.12. *Draft*, Jarak tegak lurus dari permukaan air sampai lunas kapal.

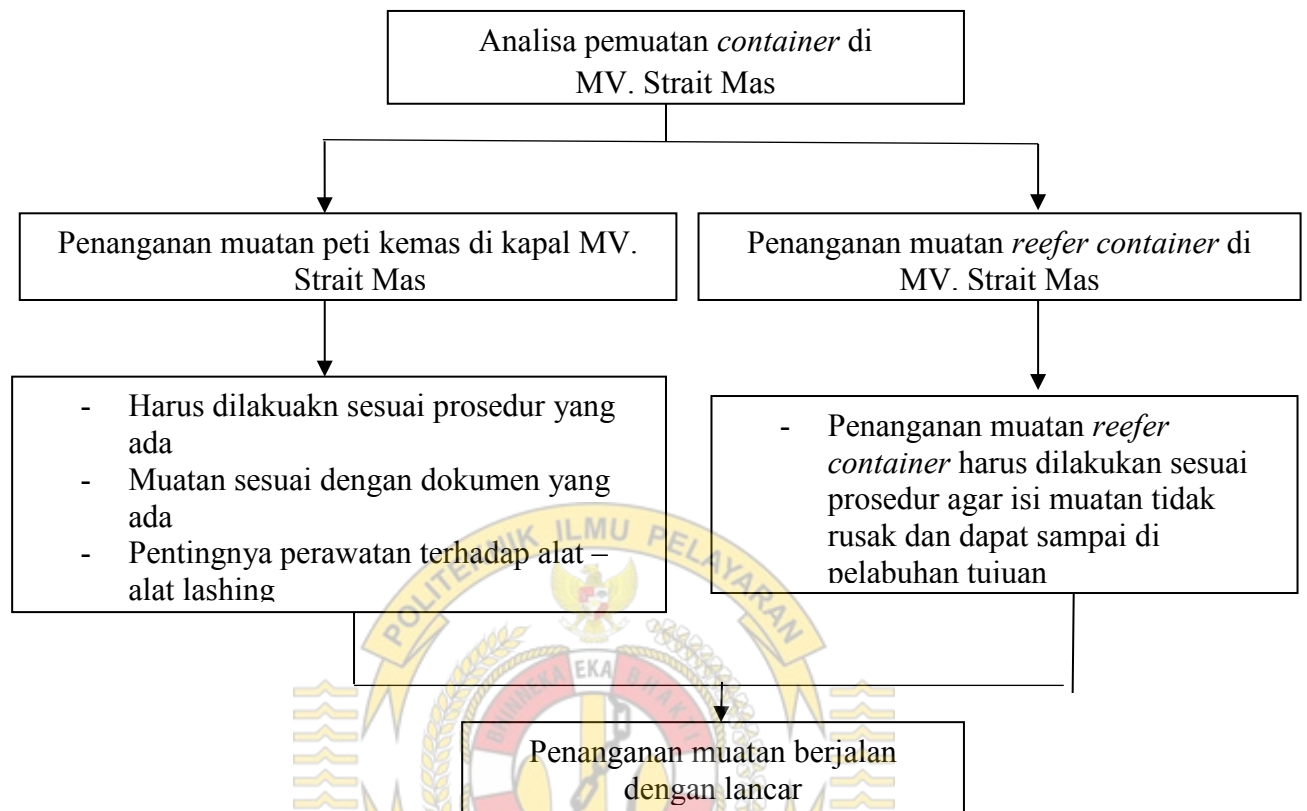
2.2.13. *Stowage plan*, Rencana muat yang berisi gambaran denah ruang muat palka yang berisikan data muatan

2.2.14. *Container Bay Plan* adalah suatu bagan penempatan container didalam palka dan diatas geladak, dengan urutan bay ganjil/genap dihitung dari depan, row ganjil/genap dihitung dari tengah dan dilihat dari belakang, *tier in hold* dan *on deck*.

2.3. Kerangka Pikir Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan tujuan untuk menganalisis pemuatan *container* di MV. Strait Mas dan mengetahui bagaimana cara penanganan *container* dan bagaimana penanganan muatan *reefer container* agar muatan yang ada didalamnya tidak rusak dan sampai di pelabuhan tujuan dalam kondisi yang baik.





Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1.Simpulan

Berdasarkan dari penelitian serta pembahasan yang telah dipaparkan oleh penulis pada bab-bab sebelumnya mengenai analisis pemuatan *container* di MV. Strait Mas, maka penulis memberikan kesimpulan bahwa:

- 5.1.1. Penanganan muatan *container* merupakan hal penting yang harus diperhatikan dan merupakan hal yang penting. Penataan dan pengaturan muatan tidak boleh lepas dari kemampuan kapal, serta sistem pengamanan yang baik agar menyatu dengan badan kapal hal ini dilakukan untuk menjaga keselamatan awak kapal, barang atau muatan serta kapal itu sendiri selama pelayaran hingga saat tiba dipelabuhan tujuan
- 5.1.2. Cara penanganan *Reefer container* memiliki perbedaan daripada penanganan muatan *container* jenis lain. Sebelum dimuat diatas kapal harus di cek secara detail kembali keseluruhan kondisi reefer container terutama pada pengaturan suhu dan sirkulasi karena setiap jenis muatan berbeda setting temperature nya, selalu dimonitor mengenai suhu dari mesin *reefer container* tersebut. Memonitor suhu muatan reefer sebaiknya dilakukan dua kali sehari (pagi dan sore), hal ini dilakukan agar muatan didalamnya tidak mengalami kerusakan dan sampai dipelabuhan tujuan dengan kondisi yang bagus

5.2.Saran

Dalam kesempatan ini penulis juga akan memberikan saran-saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan juga untuk melengkapi keterangan-keterangan yang terdapat dalam skripsi ini. Adapun saran-saran tersebut adalah:

- 5.2.1. Penanganan muatan *container* harus benar benar dilakukan sesuai prosedur yang telah di tentukan. Hal ini dilakukan juga demi keselamatan muatan dan kapal itu sendiri. Kegiatan pengamanan muatan pun harus dilakukan dengan baik untuk mencegah terjadinya hal - hal yang merugikan bagi kapal maupun pemilik muatan. Perawatan terhadap alat – alat lashing juga harus diperhatikan untuk memaksimalkan pengaman muatan.
- 5.2.2. Agar penanganan muatan *reefer container* berjalan maksimal, *crew* deck terutama perwira jaga dan juru mudi jaga untuk lebih menguasai cara penanganan *reefer container* agar pelaksanaan sesuai dengan prosedur penanganan muatan, baik pada saat menerima muatan atau membongkar muatan agar mengurangi resiko kerusakan muatan dan *reefer container* tetap dalam kondisi baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdilah, Pius dan Danu Prasetya. 2009. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. PT Arloka. Surabaya.
- Chaer, Abdul. 2003. *Tata Baku Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. Jakarta.
- Istopo. 2000. *Kapal dan Muatannya*. Koperasi Karyawan BP3IP. Jakarta
- Margono. 2000. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. PT. Rineka Cipta. Jakarta
- Martopo, Arso dan Soegiyanto. 2004. *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Moloeng, Lexy J. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*. PT Remaja Rosdakarya. Bandung.
- Pawito. 2007. *Penelitian Komunikasi Kualitatif*. Lembaga Kajian Islam dan Sosial (LKIS). Jakarta.
- Riduwan. 2014. *Metode dan Teknik Penyusunan Proposal Penelitian*. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* Alfabeta. Bandung.
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2019, *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- UK P&I Club. 2008. *Carefully to Carry*. London: P&I Club.
- Website:
- IMO (International Maritime Organization), 2001, *International Maritime Solid Bulk Cargoes(IMSBC)-Code*.
- Bukanfabian. 2014. Jeni-jenis kapal laut berdasarkan fungsinya. <https://bukanfabianmr.wordpress.com/2014/12/01/jenis-jenis-kapal-laut-berdas-arkan-fungsinya/> (akses 27 September 2019)
- Wikipedia. 2009. Kapal barang. https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal_barang. (akses 27 September 2019)
- Wasimun. 2011. Pengertian Muatan. <http://www.maritimeworld.web.id/2011/04/pengertian-muatan.html>. (akses 10 Oktober 2018)

PT PELAYARAN TIRAMAS EXPRESS										S		SUL	
030 CREW LIST										Date: 12/12/18			
Name of vessel: PT TIRAMAS Flag: Indonesia Call Sign: TIRAMAS GRT: 1000 Date of Delivery: 28 Nov 18 Date of Discharge: 28 Nov 18 Port of Call: Makassar										Master Name: Capt. Yulchrisdi Owner / Operator: PT TIRAMAS LINE Charterer:		Port of: TIG. PRUK	
No	Name / Nama	Sex	Rank / Jabatan	Date of Birth / Tanggal Lahir	Date of Sign On / Tanggal Tanda Kapal	Nationality / Kebangsaan	No. of ID Card / No. Kartu	Expiry Date / Masa Berlaku	Agreement No. / No. PKA	Seaman's Book / Buku Period	Travel Document / Passport		
										No	Expiry Date		
1	Capt. Yulchrisdi	M	Master	12.08.1975	12.07.2018	Indonesia	620000000000000000	07.09.2020	01	01/09/2018-30/08/2019	C 081190 12.08.2019		
2	Donny Adu Tuerah	M	C/O	16.12.1978	15.05.2018	Indonesia	62000403419820439	22.12.2021	154	01/09/2018-30/08/2019	C 047399 13.09.2019		
3	Sutrisna Tatukude	M	C/O	24.12.1980	24.12.2018	Indonesia	62000600174000000	05.06.2022	207	01/09/2018-30/08/2019	F 050873 29.08.2020		
4	Setiawan R. Ras	M	C/O	16.03.1994	25.11.2018	Indonesia	62000403419820439	05.06.2022	200	01/09/2018-30/08/2019	D 000910 22.09.2019		
5	Suzano	M	C/E	27.07.1981	04.12.2018	Indonesia	62000600174000000	05.02.2020	202	01/09/2018-30/08/2019	F 193180 12.11.2021		
6	Sio	M	2/E	10.11.1989	25.04.2018	Indonesia	62000600174000000	12.12.2020	180	01/09/2018-30/08/2019	D 015083 29.04.2020		
7	Nayan Sugihana	M	3/E	17.01.1985	20.01.2018	Indonesia	62012972227300114	01.10.2019	137	01/09/2018-30/08/2019	F 043761 01.08.2020		
8	Diman H Pandangan	M	4/E	13.03.1991	09.02.2018	Indonesia	6201332262530217	14.12.2022	150	01/09/2018-30/08/2019	B 015138 07.11.2019		
9	Er Supono	M	Elect	20.12.1975	31.05.2018	Indonesia	6200274358420730		184	01/09/2018-30/08/2019	F 041307 29.11.2020		
10	Rendiah Mahndat	M	Busun	15.04.1971	03.07.2018	Indonesia	6200500973340217		186	01/09/2018-30/08/2019	C 080775 07.08.2019		
11	Ahmad Jensen	M	A/B	26.06.1996	25.07.2018	Indonesia	6202001776330217		193	01/09/2018-30/08/2019	B 031726 28.01.2020		
12	Mun. Akham Nur	M	A/B	21.11.1986	03.07.2018	Indonesia	62011109178501117	05.07.2022	187	01/09/2018-30/08/2019	A 047384 11.06.2019		
13	Saka Sath	M	A/B	11.07.1993	25.11.2018	Indonesia	6202155885340218		199	01/09/2018-30/08/2019	C 014226 09.10.2020		
14	Asn Gunawan	M	Mandor	11.07.1985	05.11.2018	Indonesia	6200465869420716		190	01/09/2018-30/08/2019	B 070709 21.05.2020		
15	Abdumohm	M	Oiler	29.09.1996	18.05.2018	Indonesia	62014208550420210		195	01/09/2018-30/08/2019	D 004104 12.09.2019		
16	Yusuf Michael Boba	M	Oiler	09.05.1988	05.01.2018	Indonesia	62015734770107310		175	01/09/2018-30/08/2019	F 050552 03.06.2020		
17	Bambang Priyono	M	Oiler	15.03.1989	05.01.2018	Indonesia	6201323370350710		174	01/09/2018-30/08/2019	A 004875 03.01.2019		
18	Nuzman Sudana	M	Cook	14.04.1965	24.07.2018	Indonesia	6201110369340710		188	01/09/2018-30/08/2019	E 157201 22.02.2020		
19	Nugroho Achi Saputra	M	M/Boy	28.10.1996	24.07.2018	Indonesia	6211549926330710		190	01/09/2018-30/08/2019	E 025776 01.11.2020		
20	Agus Prasetyo Y I	M	D/C	26.07.1996	24.07.2018	Indonesia	6211709489010310		192	01/09/2018-30/08/2019	F 028616 03.07.2020		
21	Bagus Twede Catiyo	M	E/C	24.08.1997	24.07.2018	Indonesia	6211584975010516		191	01/09/2018-30/08/2019	F 016320 02.06.2020		
22	Riky Awa Li Bahron	M	E/C	08.05.1998	18.08.2018	Indonesia	6211713881010517		196	01/09/2018-30/08/2019	F 117833 26.02.2021		
23	Erdanto	M	E/C	04.06.1998	19.08.2018	Indonesia	6211592848010416		197	01/09/2018-30/08/2019	F 001985 23.05.2020		
24													
25													

I Certify that the above information is to be the best of my knowledge and belief, true in every particular /
 Saya menyatakan bahwa informasi tersebut di atas adalah benar dan sesuai dengan data yang valid di atas kapal
 Date this / tanggal dibuat: 25.12.2018
 Note: *) deleted as appropriate / hapus yang tidak sesuai

Owner's/Master/Agent/Charterer*)
 (Name & Sign / Nama & Tanda Tangan)

Signature of Capt. Yulchrisdi
 (Signature)



PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS

A FULLY CONTAINERIZED SHIPPING LINE

Member of INSA NO.1174/INSAVIII/2001

Head office : Jl.tembang No. 51 Tanjung Priok, Jakarta Utara, 14310 INDONESIA
Telp: (021)- 4302388 – 4300261 – 4300262 – 4300264, Fax : (021) – 498858

SHIP'S PARTICULARS

Name of vessel	: MV. STRAIT MAS
Type Of Vessel	: FULL CONTAINER CARRIER
Registry/ Flag / Call Sign	: JAKARTA / INDONESIA / P.O.Q.T
IMO Number	: 9104134
IMO Company	: 1903936
MMSI	: 525005120
IMN No	: 452502339
Email of Vessel	: strait.vessel@temasline.com
Builder / Year	: IMABARI SHIPBUILDING CO., LTD / 1994
Class	: NK Nippon Kaiji Kyokai, & BKI
Ship Owner	: PT. TEMPURAN EMAS LINE, Tbk JAKARTA
GT / NT / DWT	: 13.914 / 7.039 / 18.103
L.O.A / L.B.P	: 163.66 Meters/ 152.00 Meters
Breadth Moulded	: 26.00 Meters
Depth Moulded	: 13.40 Meters
Height	: 45.40 Meters
Draft Tropical / Summer	: 9.100 Meters / 8.915 Meters
Free Board From Tropical	: 4.341 Meters
DWT Tropical Draft	: 18.711 MT
Light Ship	: 5.722 MT
Constant Weight	: 170 MT
Ballast Tank Capacity	: 4.045 MT SG 0.125
Fresh Water Capacity	: 379 MT SG 1.000
MFO Tank Capacity	: 1.414 MT SG 0.950
MDO Tank Capacity	: 128.64 MT SG 0.880
LO Tank Capacity	: 119.10 MT SG 0.920
Number of Hold	: 4 Holds
Containers Carried Capacity	: In Hold Teus = 500 Box, In Hold Feus = 236 Box On Deck Teus = 548 Box, On deck Feus = 181 Box On Deck 45 HC 90 Box
	Total : Teus 1048 Box
Service Area	: SV 31 (1) b Resticted Area
Main E ngine	: MITSUBISHI 7UEC50LS II Maximum Rating 13.090 ps x 124 rpm Maximum Rating 11.780 ps x 120 rpm (90 %)
Average Speed	: 16 – 17 Knots at Sea
Generator	: Type and Number BRUSHLESS A.C GEN x 3 Sets Capacity 720 KW (900 KVA) Driving Engine 1.100 ps x 720 rpm
Number of Crew	: 23 Persons,Including Master

I here by to certify that the above datas are true amd correct.

[Signature]
MASTER
Cent Vuleh...

REPORT OF DISCHARGE / LOADING

511

TPS

VESSEL : KM. STRAIT MAS- LAST PORT : AMBON
VOYAGE : 7418 NEXT PORT : UPG-AMQ-MKW-DJJ

TIME BERTHING : 27 NOV. 2018 JAM : 12.49 WIB
TIME DEPARTURE : JAM : WIB

DISCHARGE

COMMED DISCH : JAM : WIB
FINISH DISCH : JAM : WIB

TYPE	20" FEET		40" FEET		REMARK DISCHARGE			
	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY	20" FEET	40" FEET	FULL	EMPTY
DRY					TL	FULL	EMPTY	
REFER					TOTAL			
ISO TANK					TRUCKING			
OPEN DOOR					20" FEET	40" FEET		
FLAT TRACK					STACK	FULL	EMPTY	FULL
OPEN TOP					TOTAL			
UNCONTAINERIZED					TRUCKING			

REMARK TOTAL : BOX
TEUS

Open Hatch Cover : 16 X Close Hatch Cover : 16 X

LOADING

COMMED LOAD : 27 NOV. 2018 JAM : 13.40 WIB
FINISH LOAD : 28 NOV 2018 JAM : 22.15 WIB

TYPE	20" FEET		40" FEET		REMARK LOADING			
	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY	20" FEET	40" FEET	FULL	EMPTY
DRY	689		71		TL	FULL	EMPTY	
REFER					TOTAL	93	21	
ISO TANK					TRUCKING			
OPEN DOOR					20" FEET	40" FEET		
FLAT TRACK			6	2	STACK 847	FULL	EMPTY	FULL
OPEN TOP					TOTAL	596		58
UNCONTAINERIZED					TRUCKING			

REMARK TOTAL : 768 BOX
847 TEUS



Tally I

Tally II

Surabaya,

Operasional

[illegible]

五五五

1.412

746



* STRAIT *

IN HOLD																							
704 1974	20	300 5984	22	701 9598	16	X		299 8806	28	701 7704	20	602 6219	20	40									
299 1171	22	706 0552	20	288 3562	22	301 3681	22	272 8863	20	302 1196	20	602 6219	20	40									
300 6337	22	704 5687	20	304 9508	22	285 3872	22	704 7294	20	703 7868	20	602 6219	20	40									
303 1068	22	704 4213	20	682 3623		40		288 1051	20	285 0282	20	602 6219	20	40									
292 2567	22	706 8496	20	682 3894		40		702 7805	20	305 8868	20	602 6219	20	40									
301 1523	20	287 3626	20	683 3180		40		700 6782	20	705 3208	20	602 6219	20	40									
306 2900	20	293 7802	21	702 8442		40		1802 0000	20	705 3880	20	602 6219	20	40									
288 7574	22	703 5248	22	302 9725	20	700 7035	22	1301 9622	20	284 8890	20	602 6219	20	40									
700 3953	22	288 1506	26	706 8143	22	X		290 0439	20	295 9216	20	701 5609	22	283 6582									
299 5012	22	301 2462	23	704 1676	20	702 2524	22	288 5481	20	288 0245	20	306 1534	22	294 4605									
905 7760	20	306 0897	22	288 3060	22	300 5686	22	285 1626	20	302 5635	20	288 9031	15	287 1520									
703 8970	20	301 9653	25	304 8435	20	701 8423	25	299 1049	20	288 8808	20	291 3143	14	300 2820									
289 0027	22	304 0795	23	300 2624	22	300 1252	22	302 6708	20	701 0058	20	706 0220	10	701 7614									
304 6140	22	702 9285	22	704 7893	20	301 6660	22	1800 5745	20	706 4982	20	287 7270	22	295 9000									
286 5019	25	281 8877	22	700 8514	22	304 3680	22	704 9528	20	707 0388	22	701 5441	22	303 5211									
297 2660	22	300 6208	22	702 7056	22	701 7197	20	602 3577	20	704 4948	20	300 6065	20	293 2418									
296 0844	22	290 5301	26	298 7151	22	X		702 4980	20	291 7153	20	295 3637	22	294 1361									
705 3033	22	289 3176	26	706 6709	22	303 8282	20	285 5242	20	305 9905	20	289 7802	14	305 54724									
704 2332	22	289 1620	26	303 1746	20	701 5731	20	702 5783	19	304 8924	20	299 5917	20	301 0557									
285 4441	22	287 1243	24	304 7038	20	302 1310	16	702 1505	20	701 6858	20	290 4262	20	305 7885									
305 8912	22	294 5855	22	302 0923	20	702 3435	12	705 7232	18	305 0263	18	201 0440	20	303 2444									
700 7671	22	289 2858	22	702 2228	22	706 7452	22	301 9423	18	701 8017	18	200 2603	20	302 8067									
305 5619	25	288 3795	22	700 8050	22	300 8406	22	701 5276	20	305 4874	20	305 7821	20	703 1480									
297 1411	22	300 0318	22	305 2802	18	300 9313	21	702 5177	20	301 6103	20	302 4170	21	306 2916									
296 5131	22	287 5238	22	301 1382	22	306 5617	20	300 1414	19	204 82805	13	303 6096	22	281 9040									
296 5281	22	300 5942	22	304 4574	20	701 1618	20	1291 5855	27	2969743	27	305 8175	22	306 1467									
299 7029	22	287 6732	22	702 5470	22	700 1035	20	702 1974	27	703 9724	27	296 8612	22	286 7264									
300 7204	22	287 8980	22	304 8081	22	302 7089	20	704 6934	18	305 8860	18	294 1359	22	702 1551									
		296 6312	22	296 6312	22	301 2854	22	305 6702	15	287 1740	15	297 3221	20	295 4335									
		303 6500	20	300 5837	25	289 8834	22	296 6702	22	296 6702	22	288 6855	27	702 0407									
		286 6734	22	705 3286	28	705 3286	28	705 3286	28	705 3286	28	289 8838	28	289 8838									
		704 2180	22	307 1045	22	288 0728	22	302 1060	26	302 4910													
706 5493	22	703 7830	22	704 0619	22	302 4515	20	306 7001	20	301 7541	19	702 7019	26	299 0783									
302 5394	22	300 6492	22	706 0681	20	705 7364	20	302 3626	20	702 3158	20	702 3158	20	289 8838									
		288 0477	22	702 0272	20	700 2129	20	701 1251	20	703 6685	22	706 2814	22	707 2814									
		303 354	22	707 8870	22	303 6623	22	295 0770	22	304 7611													

* JAYAPURA *

* MANOKWARI *

* MAKASSAR *

* AMBON *

REPORT OF DISCHARGE / LOADING

TPS

VESSEL : KM. 5TH IT MAS- LAST PORT : AMBON
 VOYAGE : 74 NEXT PORT : UPG-AMQ-MKW-DJJ

TIME BERTHING : JAM : 62 49 WIB
 TIME DEPARTURE : JAM : : WIB

DISCHARGE

DISCHARGE

COMMED-DISCH	JAM				WIB				
FINISH DISCH	JAM				WIB				
TYPE	20' FEET		40' FEET		REMARK DISCHARGE				
	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY	20' FEET		40' FEET		
DRY					TL	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY
REFER					TOTAL				
ISO TANK					TRUCKING				
OPEN DOOR						20' FEET		40' FEET	
FLAT TRACK									
OPEN TOP					STACK	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY
UNCONTAINERIZED					TOTAL				
					TRUCKING				

REMARK : TOTAL : BOX
 TEUS
 Open Hatch Cover : 16 X Close Hatch Cover : ☐ ☐

LOADING

COMMED LOAD		7 JAM		WIB					
FINISH LOAD		JAM		WIR					
TYPE	20' FEET		40' FEET		REMARK LOADING				
	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY	20' FEET		40' FEET		
DRY	689		71		TL	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY
REFER					TOTAL	93		21	
ISO TANK					TRUCKING				
OPEN DOOR						20' FEET		40' FEET	
FLAT TRACK			6	2	STACK 8371	FULL	EMPTY	FULL	EMPTY
OPEN TOP					TOTAL	596		58	
UNCONTAINERIZED					TRUCKING				

REMARK : TOTAL : 768 BOX
 847 TEUS



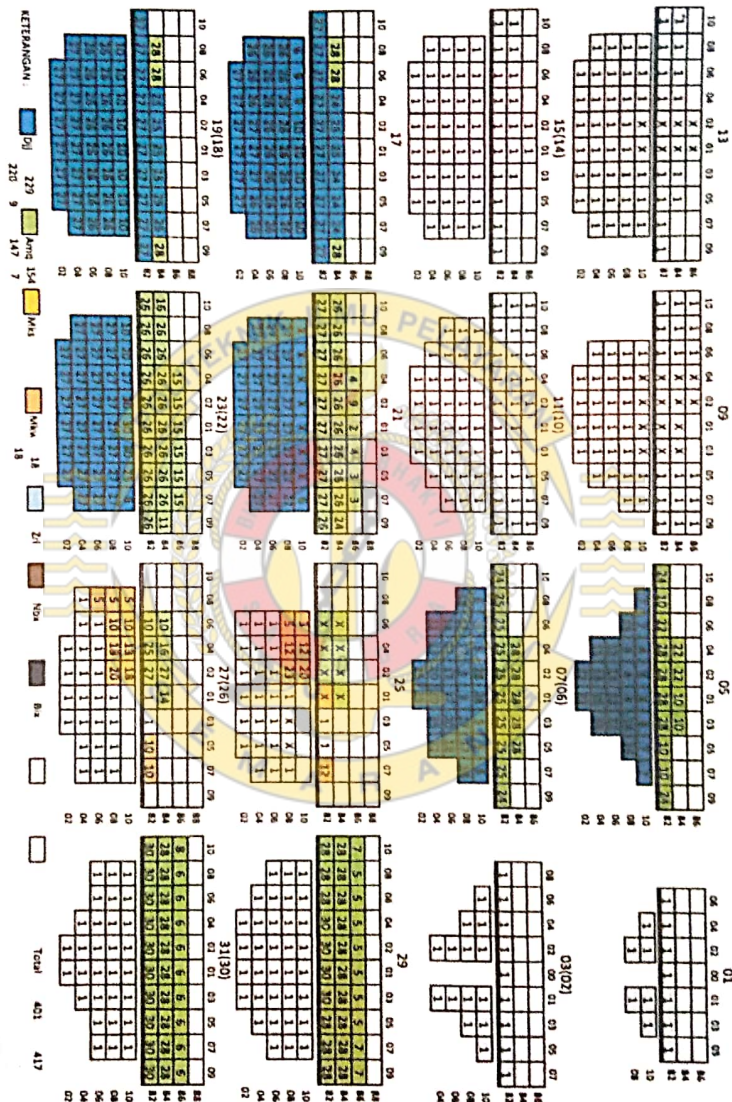
Tally I

Tally II

Surabaya,

Operasional

PROFIL MV. STRAIT MAS VOY. 63/18 MKS-AMQ



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Agung Prasetyo Yudha I
Tempat,Tanggal Lahir : Magelang, 26 Juli 1996
NIT : 52155553 N
Agama : Islam
Jenis Kelamin : Laki-laki
Alamat : Ngentak Plalangan RT 3 RW 10 Kelurahan Gelangan
Kota Magelang, Jawa Tengah



No. Telp : 081349399753

NAMA ORANGTUA

Ayah : Sukamto
Ibu : Indri Kristianingtyas
Alamat : Ngentak Plalangan RT 3 RW 10 Kelurahan Gelangan
Kota Magelang, Jawa Tengah
No. Telp : 085643332204 & 08562892778

RIWAYAT PENDIDIKAN

Tahun 2002-2008 : SDN POTROBANGSAN 3
Tahun 2008-2011 : SMP N 7 MAGELANG
Tahun 2011-2014 : SMA N 4 MAGELANG
Tahun 2015 – Sekarang : PIP SEMARANG

PENGALAMAN PRAKTEK LAUT

Perusahaan : PT. TEMPURAN MAS
Nama Kapal : MV. STRAIT MAS & MV. ESTRUARI MAS